

BAVARIA 50

Pochi ma sostanziali ritocchi all'estetica e la nuova ammiraglia del cantiere tedesco ha acquistato uno stile più moderno. Mantendendo affidabilità e lo stesso imbattibile prezzo di listino



Studio Pirelli - Spazio

pregi

- > Pozzetto molto spazioso
- > Abitabilità interna
- > Spazi dedicati agli impianti

difetti

- > Finiture poco curate
- > Winch sottodimensionati
- > Beccheggio accentuato



superprova

di Leonardo Zuccaro

Il nuovo Bavaria 50 in bolina con circa 15 nodi di vento reale. Onesto il comportamento anche con vento leggero.

BAVARIA *Cruiser*

Ogni cantiere ha la sua strategia, quella di Bavaria potrebbe definirsi dei "piccoli passi": rinnovare spesso la gamma apportando minimi aggiornamenti. Col risultato di una notevole somiglianza tra vecchi e nuovi modelli. D'altronde il punto di forza dei Bavaria non è mai stato lo stile innovativo, bensì quello straordinario rapporto qualità-prezzo frutto dell'industrializzazione del prodotto e delle economie di scala di un cantiere da 2500 barche all'anno. Negli ultimi tempi i concorrenti hanno però affilato le armi, alcuni investendo in macchinari per aumentare la produttività, altri sfruttando il minor costo della mano d'opera dei paesi in via di sviluppo. Cantieri come Jeanneau, Beneteau, Poncin, Hanse e Delphia riescono oggi a proporre barche dai listini altrettanto allettanti di quelli di Bavaria. Una sfida a cui i tedeschi rispondono con una raffica di tre nuovi modelli (42, 46 e 50) in sostituzione di altri tre recentissimi (41, 44 e 49), imprimendo stavolta un cambiamento più marcato sia alle forme che ai contenuti. Il che fa quasi pensare a una maggiore attenzione del cantiere al mercato armatoriale, e non solo a quello del charter. Di sicuro ad entrambi interessa l'appetibilità del prezzo di questo 50 piedi oggetto della prova, che si attesta intorno ai 250 mila euro. Pronto a navigare.

Progetto 8/10

Dritto di prua poco inclinato, poppa larga quanto il baglio massimo, tuga a due livelli. Tre elementi che contribuiscono a rendere più moderno e personale lo stile della nuova ammiraglia di Bavaria, differenziandola dai modelli della precedente generazione, caratterizzati da linee molto classiche. I rapporti del progetto, opera come sempre dello studio J&J, identificano una barca ben invelata rispetto al suo dislocamento e dotata di una elevata coppia radirizzante. Stabilità che deriva dalle forme piene della carena, molto larga all'altezza del galleggiamento, e dal bulbo a basso baricentro con poderoso scarpone sul fondo. Tanto per fare un confronto, a parità di dislocamento il Bavaria 50 Cruiser ha ben 16,5 mq di tela in più del Sun Odyssey 49, suo diretto concorrente, e mezza tonnellata in più di zavorra. Pur penalizzato da una abbondante superficie bagnata, il 15 metri te-

desco dovrebbe dunque offrire prestazioni dignitose sia con vento medio che con poca aria. Le entrate a V molto aperte garantiscono quella volumetria che serve a una barca da crociera pura, limitando almeno in parte gli effetti nefasti del serbatoio dell'acqua a prua. A differenza del bulbo, che è di dimensioni decisamente corpose (specie quello di serie con pescaggio di 1,85 m), la pala del timone è invece stretta e allungata così da mantenersi efficiente anche a elevati angoli di sbandamento.

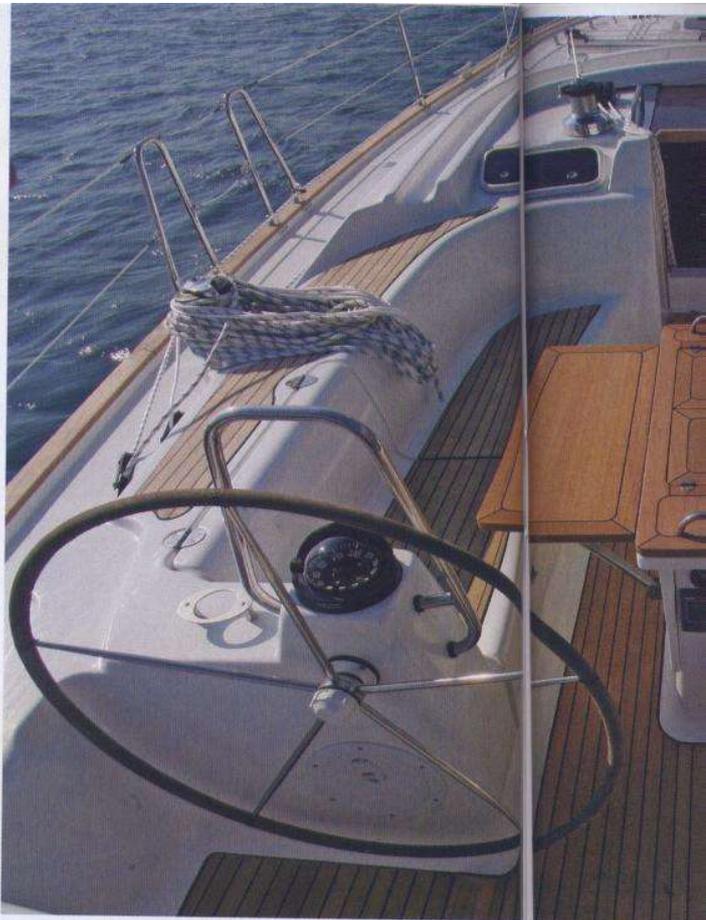
Costruzione 6/10

Anche nelle tecniche di costruzione si nota qualche cambiamento, frutto dell'esperienza acquisita con la gamma corsaiola Match. Le lande sono ora rinviate a un'ordinata in acciaio, fazzolettata sia allo scafo che al controstampo strutturale. E la zona di prua è rinforzata con un maggior numero di madieri e longheroni. Il puntone dell'albero (che poggia in coperta) è sostituito da una trave orizzontale in acciaio e rivestita in legno, sostenuta a sua volta da due puntoni distanziati di 50 cm. Per il resto, la costruzione è quella solita di Bavaria: opera viva in laminato pieno a doppio spessore, fiancate e coperta in sandwich. Per una migliore protezione contro l'osmosi la resina è di tipo isoftalico, mentre per incrementare la resistenza agli impatti la zona di prua è rinforzata con uno strato di tessuto ibrido Kevlar-vetro. Di serie il bulbo in ghisa meccanica, optional quello in piombo con pescaggio di 2,10 m. Poco curate le finiture, con largo uso di moquette utilizzata come materiale di rivestimento e legni di tonalità disomogenea. A questi prezzi, d'altronde, difficile poter fare meglio.

Piano velico 7/10

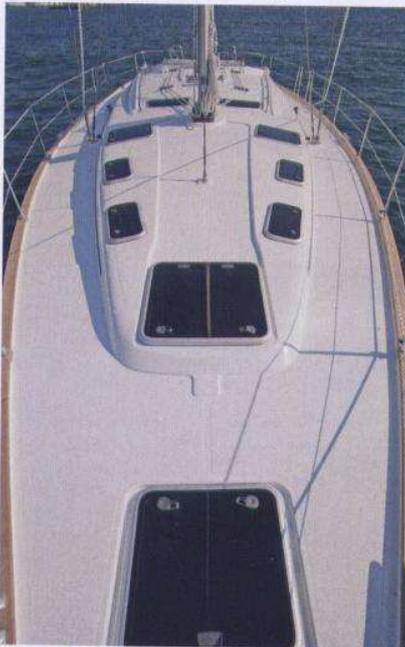
L'armo del 50 Cruiser è frazionato a 9/10 con doppio ordine di crocette angolate di 18°; assenti le volanti, è invece previsto lo stralotto che serve a ridurre il pompaggio con onda formata. Il sartame è in cavo spirale discontinuo e prevede il paterazzo sdoppiato con patta d'oca regolabile per mezzo di un tenditore meccanico. Di stampo tradizionale il piano velico, che privilegia come in tutti i Bavaria il triangolo di prua. Di serie vengono forniti un genoa al 135% con avvolgitore e la randa a stecche corte; opzionale la randa rollabile oppure la full batten con carrelli Selden MDS.

SEGUE A PAG. 86 >>



Simon Palfraider/Seas&See

Sotto, la particolare disposizione dei boccaporti, decentrati ai lati della tuga, ha permesso di ricavare un'area prendisole.



A sinistra, uno dei due gavoni del pozzetto, entrambi capienti. Assenti invece i gavoni sotto la schiena d'asino, al loro posto piccoli stipetti.



COPERTA 8/10

Passavanti larghi fino a poppa, doppia ruota con corridoio libero dal tambuccio fino allo spoiler, tuga di altezza ragionevole: tre elementi che concorrono a facilitare la circolazione in coperta sia in senso longitudinale che trasversale. A bordo ci si muove ovunque con sicurezza e questo anche grazie al buon antisdrucchiolo e alla falchetta rivestita in teak alta quasi 5 cm. Quanto a spazi, le foto a lato parlano da sole: con 195 cm di lunghezza ciascuna, le panche del pozzetto possono ospitare le 10 persone previste di equipaggio, mentre la zona a poppavia delle ruote ha quella profondità che serve a garantire una comoda posizione eretta per il timoniere. Non altrettanto lo è la seduta laterale a causa della infelice soluzione della leva comandi del motore montata sopra il paraspruzzi di dritta. Ottima invece la scelta di decentrare ai lati della tuga i boccaporti a pruvavia dell'albero: in questo modo si è creata un'ampia zona prendisole centrale che va ad aggiungersi al triangolo del ponte prodiero, completamente fruibile grazie al boccaporto incassato a filo. Sistema a scomparsa anche per la capottina paraspruzzi che a riposo si ripiega all'interno di un recesso ricavato sulla stampo della tuga. L'organizzazione delle manovre è rigorosamente croceristica e come al solito si paga lo scotto del trasto randa molto avanzato e dei winch sottodimensionati. Discreto, invece, il volume di stivaggio dei due gavoni in pozzetto, a cui si somma la piccola cala di prua, utile per i parabordi.

Sopra, il grande pozzetto ospita un tavolo in vetroresina e teak che funge da tientibene e sede per parte della strumentazione.



A sinistra, l'infelice posizione dei comandi del motore; sopra, il pozzo della catena con dietro il portello della piccola cala di prua.



Sopra, i passavanti sono ampi sia a centro barca che a poppa; pratica e sicura la falchetta strutturale alta quasi 5 cm. A sinistra, il tavolo con le ante chiuse lascia un agevole passaggio all'interno del pozzetto. Il diametro delle ruote, rivestite in pelle, è di 100 cm.



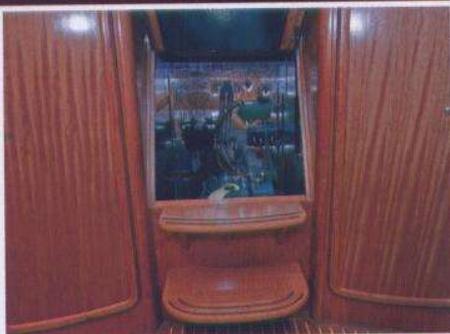
ATTREZZATURE

Winch scotte genoa:2 Lewmar 54.2 st
 Winch drizze:2 Lewmar 48.2 st
 Rotaie g. e trasto randa:Rutgerson
 Stopper: 6 Spinlock Xts
 Albero e boma:Selden
 Salpancora:Lofrans' Tiger 1200 W
 Oblò e boccaporti:Lewmar
 Bussola: 2 Plastimo
 Timoneria:Lewmar
 Avvolgifiocco:Furlex 400 S
 Vele:Elvstrom

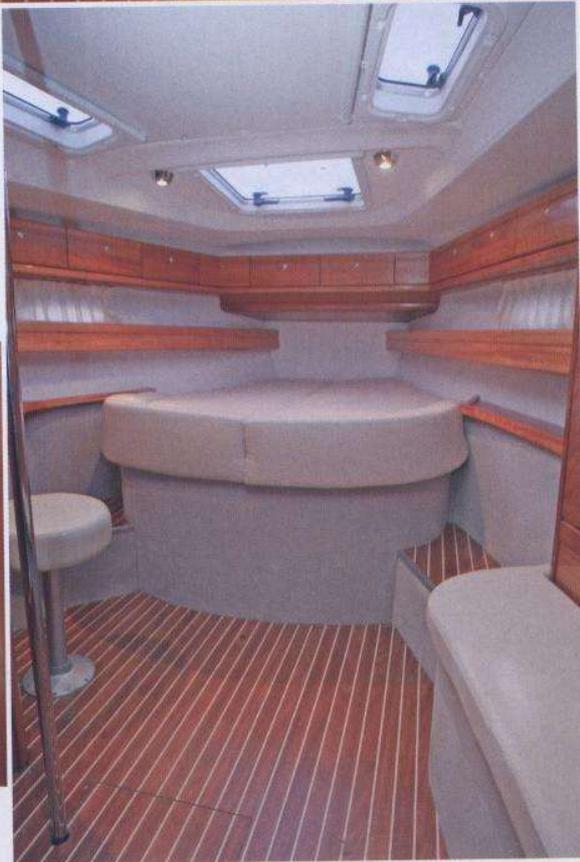
>>
Bavaria 50

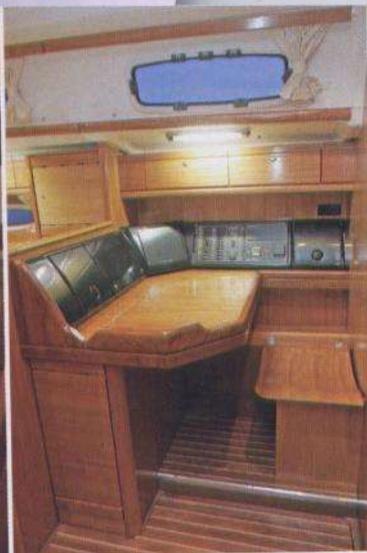


Sopra, lo spaziosissimo quadrato del Bavaria 50, da notare l'essenza chiara dei legni interni. A sinistra, l'accesso frontale del vano motore, la parte inferiore della scala è anch'essa smontabile. A destra, la spaziosissima cabina armatoriale, dotata di un grande letto centrale e una zona office sulla dritta.

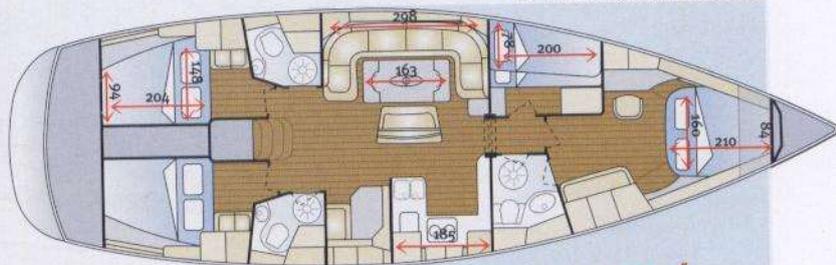


Sopra, una delle due cabine gemelle di poppa. Dispongono entrambe di un armadio a doppia anta, due stipetti e una lunga mensola e sono aerate da un boccaporto e due oblò apribili scontrati. Notevoli le dimensioni della cuccetta.





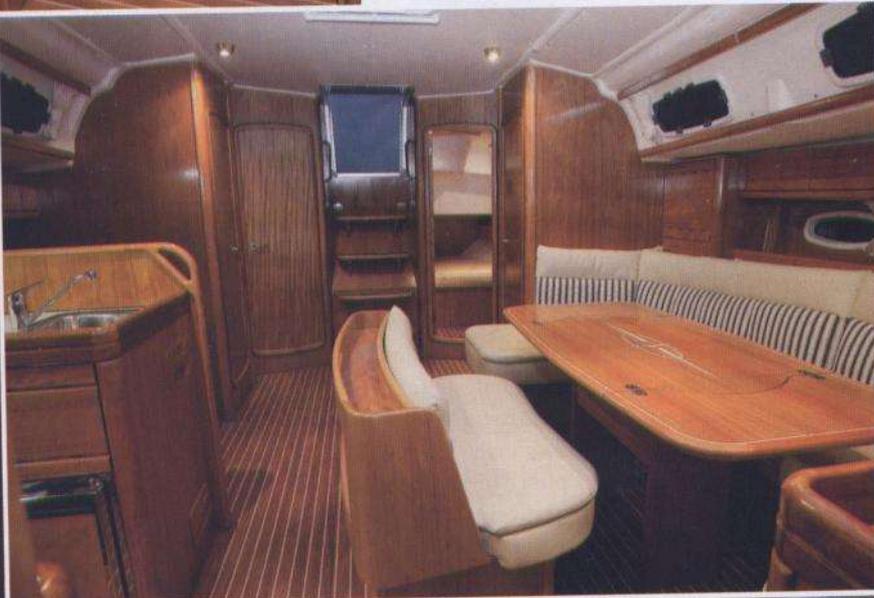
A sinistra, la zona carteggio dispone di un piano di 55x97 cm sopra cui si sviluppa una consolle per gli strumenti con annesso vano portaoggetti. Notevole lo stivaggio, salvo quello per le carte nautiche.



Dimensioni espresse in centimetri

INTERNI 8/10

Proposto in versione con 4 o 5 cabine entrambe con 3 bagni, il nuovo 50 riprende la disposizione interna del Bavaria 49 correggendone alcuni piccoli difetti. Uno di questi era la dimensione della dinette, non abbastanza spaziosa per accogliere i 10 eventuali ospiti. Sul Bavaria 50 il divano ad arco è stato allungato di 30 cm, spostando verso prua la paratia maestra (che ora ingloba la struttura di sostegno dell'albero) e lo stesso vale per il tavolo, provvisto di ante ribaltabili che servono a facilitare l'accesso alle sedute centrali. Migliorato anche lo spazio per gli impianti: tra le due cabine di poppa è ricavata un'intercapedine larga 45 cm e lunga 2 metri che oltre a offrire una maggiore privacy può ospitare macchinari ingombranti quali generatore e dissalatore. Ma il cambiamento più vistoso riguarda i legni: al posto dello scuro sapeli ora c'è il bossè, una essenza chiara. E questo, unito agli 8 oblò a murata, agli 8 apribili sulla tuga e agli 11 boccaporti, garantisce una eccellente luminosità. Relativamente alla versione in prova (4 cabine) va detto che interni così spaziosi su un 50 piedi è difficile trovarne. Le cabine sono tutte ariose e con cuccette abbondanti, le zone carteggio e cucina funzionali e ben organizzate, il quadrato enorme (al riguardo servirebbero altri tientibene). Due le cose che non ci sono piaciute: la ridotta altezza in corrispondenza della trave dove poggia l'albero e l'assenza di una toilette riservata alla cabina armatoriale, che pur con le sue dimensioni faraoniche deve condividere il bagno con la cabina laterale. In compenso i due bagni di poppa, entrambi con accesso dal quadrato, sono fruibili anche dagli ospiti che alloggiano a prua.



Sopra, una immagine da prua del quadrato, con in primo piano la dinette composta dal divano ad arco con panca contrapposta per un totale di 10 sedute comode. A destra, la pratica cucina a U, ben aerata da un lungo oblò posto in corrispondenza dei fornelli.



A sinistra, una delle due toilette gemelle di poppa, entrambe con zona doccia e serbatoi per le acque nere. L'accesso dal quadrato, e non dall'interno delle cabine, ne consente l'utilizzo anche agli ospiti che alloggiano nelle cabine prua.

ALTEZZE IN CABINA

Cabine di poppa	cm 196
Toilette di poppa	cm 198
Cucina	cm 195
Dinette	cm 208
Toilette di prua e cab. lat.	cm 188
Cabina di prua	cm 185

Simon Pallfrader/Sea&See

<<
Bavaria 50



Anche visto da sopravvento, solitamente la peggiore inquadratura per una barca da crociera, il Bavaria 50 mostra un'estetica proporzionata.

<< SEGUE DA PAG. 82

Impianti e dotazioni 8/10

Degli impianti abbiamo apprezzato l'accessibilità dei componenti e le autonomie di acqua e carburante, rispettivamente di 750 e 320 litri. Va invece incrementata la riserva di energia con almeno una terza batteria servizi da 140 Ah, per la quale è già prevista la sede all'interno del vano posto sotto la dinette. Discutibile come sempre la posizione di uno dei serbatoi sotto la cucetta di prua, mentre ci è sembrato funzionale il sistema delle casse nere, presenti in tutti e tre i wc. Nel quadro elettrico manca l'amperometro e la sezione 220 V è fin troppo spartana; in compenso la qualità dei magnetotermici è ottima. Molto complete le dotazioni di serie e questo anche grazie alla politica degli importatori italiani.

A vela 7/10

La prova si è svolta con condizioni meteo molto variabili: vento da 5 a 18 nodi reali e onda via via più formata. Malgrado la randa avvolgibile, l'elica a tre pale fisse e il bulbo di serie a pescaggio ridotto, la barca ha trovato il suo passo già con 8/9 nodi reali. Che per un modello da crociera pura è indice di buona reattività. Naturalmente con poca aria occorre evitare di orzare sotto i 55 gradi, pena un immediato calo di velocità; e questo anche per una certa tendenza della prua a battere sull'onda (pur con il serbatoio anteriore dell'acqua vuoto). Basta poggiare di 5 gradi per diminuire il beccheggio e acquistare subito più di un nodo di passo e un comportamento più confortevole. L'angolo di bolina migliora sensibilmente con aria sopra i 12 nodi reali, tornando verso i più canonici 90° tra i due bor-

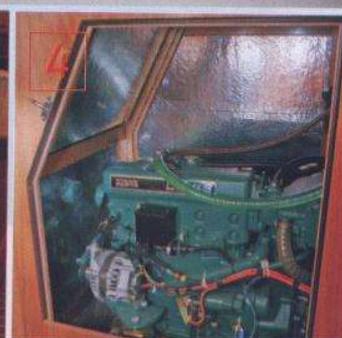
di. Con vento teso abbiamo invece apprezzato le doti di stabilità e maneggevolezza: con 18 nodi reali abbiamo potuto navigare a tutta tela con uno sbandamento molto contenuto e con il timone sempre molto leggero. E questo anche per merito della trasmissione cardanica delle ruote al posto di quella a frenelli. Sottodimensionati invece i winch, specie i primari del genoa.

A motore 8/10

Tenendo conto del peso servirebbe un 100 cv. Ma dobbiamo riconoscere che il Volvo 75 cv con S-Drive fornito di serie si è dimostrato in grado di assicurare velocità prossime a quelle teoriche di carena già a regime di crociera. Ottima l'accessibilità e l'insonorizzazione del vano motore, consigliato il bow-truster: per quanto sia molto efficiente, la pala del timone è abbastanza distante dall'elica. ■

DETTAGLI AZZECCATI

1 Il tavolo è provvisto di due ante ribaltabili che, una volta chiuse, agevolano l'accesso alle sedute del divano. Nella faccia inferiore delle ante, dei pratici fori per appoggiare bottiglie e altri oggetti. **2** Un'intercapedine profonda 45 cm e già coibentata al suo interno separa le due cabine di poppa. Oltre a isolare meglio i due locali, può ospitare impianti anche ingombranti. **3** Davvero ampio e ben organizzato lo stivaggio della cucina: oltre al frigo a pozzetto c'è quello con apertura verticale, montato per baglio. **4** Le botole, molto grandi, consentono un facile accesso al motore su entrambi i lati.



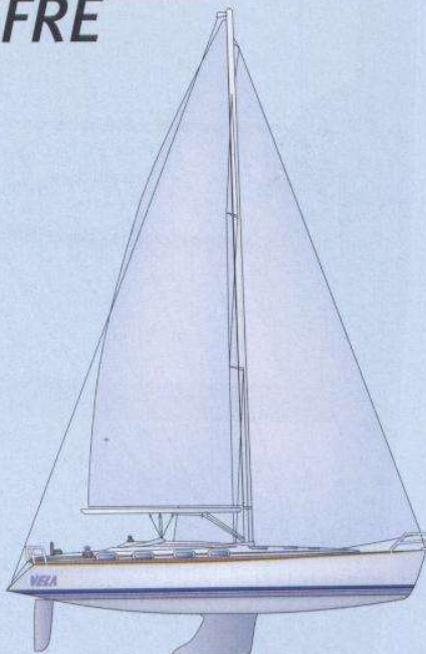
Bavaria 50

LA PROVA IN CIFRE

DATI BARCA

Lunghezza fuori tutto m 15,40
 Lunghezza scafo m 14,99
 Lunghezza al gall.: m 13,45
 Larghezza al b. max: m 4,49
 Pescaggio standard: m 1,85
 Pescaggio alternativo: m 2,10
 Dislocamento kg 12600
 Zavorra: kg 4200
 Superficie velica (genoa 135%): mq 130,50
 I-J-P-E: m 18,10-6,25-17,25-5,60
 Numero cuccette: 6/8/10+2
 Motore: Volvo Penta cv 75
 Capacità serbatoi acqua: lt 750
 Capacità serbatoio gasolio: lt 320
 Omologazione CE: Cat. A 12 persone
 Disegnata da: J&J
 Costruita da: Bavaria
 Importata da: Eritros Mare

Sanremo (IM), tel. 0184 500019, fax 0184 530613, e-mail: eritrossanremo@eritrosmare.com
 Importata da: Albatros
 Rimini, tel. 0541 54750, fax 0541 54176, e-mail: info@albatrosrimini.it
 Importata da: GoldSail
 Marina Punta Faro, Lignano S. (VE), tel. 0431 720717, fax 0431 71969
 e-mail: gold-sail@libero.it



CONDIZIONI DEL TEST

Velocità del vento reale: 5/18 nodi
 Stato del mare: mosso
 Equipaggio imbarcato: 3 persone
 Serbatoi: 1/3 acqua, 1/4 carburante
 Pulizia carena: buona

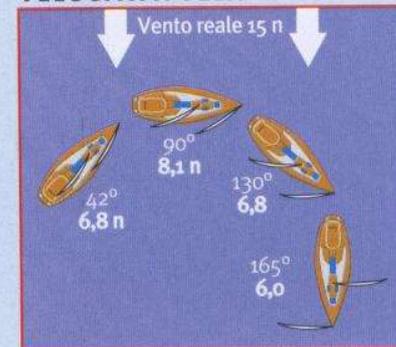
Vele usate

Randa avvolgibile - Genoa avvolgibile 135%

Strumentazioni usate

Gps Geonav - Fonometro Delta - Staz. vento Raym.

VELOCITÀ A VELA



TIPOLOGIA DI PROGETTO



LEGENDA: A-B: più uno scafo si allontana da queste due linee e più presenta le caratteristiche di uno dei quattro settori colorati. C: trapezio che contiene il 70% della flotta. SUPERFICIE VELICA RELATIVA: valore alto = barca molto invelata in rapporto al suo peso. COEFFICIENTE DI FINEZZA: valore basso = barca leggera - valore alto = barca pesante.

FATTORI TECNICI

Velocità critica (2,43 x Vlw): nodi 8,89
 Lunghezza scafo/baglio max: 3,33
 (3,00 = barca molto larga)
 (3,50 = barca molto stretta)
 Rapporto zavorra/dislocamento: 33,3 % vers. chiglia std.

PREZZI

Versione 4/5 cabine € 208.500
 f.co cantiere, Iva esclusa

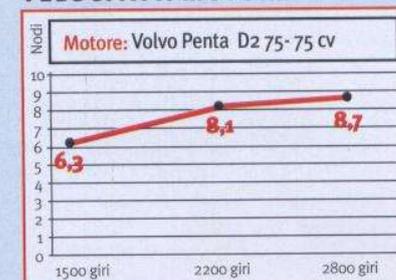
Dotazioni di serie

Autoclave, boiler, 2 batterie 140 Ah per servizi + 1 batteria 88 Ah per motore, 1 pompa sentina elettrica e 1 manuale, pompe svuotamento ghiotta doccia e casse nere in tutti i bagni, ruote rivestite in pelle, asse timone con boccole autoallineanti, doccia in pozzetto calda e fredda, scaletta bagno, elica a 3 pale fisse su S-Drive, avvolgifiocco, tendipaterazzo meccanico, frigo elettrico a pozzetto e verticale, capottina paraspruzzi e bimini top, caricabatterie 45 Ah con linea 220 Volt e inverter 1000 W, contometri catena, log/eco/vento Raym. ST 60, Pilota aut. ST6001+, vhf Ray 215E DSC, Gps-Plotter a colori Raym C70, ancora CQR 27 kg con 75 m cat, 8 parabordi, antivegetativa con primer, varo e alberatura.

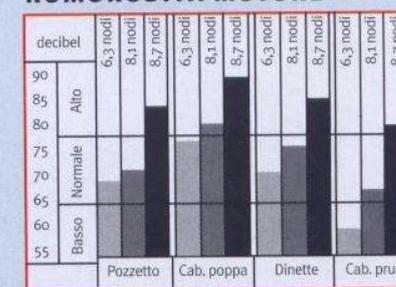
Optional

Dotaz. sicurezza italiane per 10 pax ... € 3.900
 Trasporto a Sanremo € 6.180
 Immatricolazione con rogito € 2.700
 Winch primari elettrici € 7.491
 Passavanti rivestiti in teak € 14.569
 Suppl. randa avvolgibile € 3.069
 Bulbo in piombo pesc. m 2,10 € 4.466
 Elica di prua SP75 € 4.767
 Riscaldamento Webasto AT5000 € 3.052
 Terza batteria servizi 140 Ah € 284
 Vang rigido € 974
 Generatore 3,8 kW € 8.724

VELOCITÀ A MOTORE



RUMOROSITÀ MOTORE



GLI ALTRI MODELLI A CONFRONTO

	Bavaria 50	Sun Odyssey 49	Beneteau 50	Gib'Sea 51	Ocean Star 51.2	Grand Soleil 50	Comet 51 S
LFT (m)	15,40	14,98	15,48	15,80	15,45	14,90	15,40
LARG. (m)	4,49	4,49	4,48	4,80	4,58	4,56	4,70
DISLOC. (kg)	12600	12650	14000	14500	14700	13000	10000
S.V. (mq)	130,50	114	126	128	110	140	145
IMMERS. (m)	1,85/2,10	2,15	2,30	1,85	2,00	2,30/2,80	2,20
CUCLETTE	6/8/10+2	6/8+2	6/8+2	8/10+2	8/10+2	6/8+2	6/8+2
PROGETTISTA	J&J	Briand	Farr	J&J	Ocean Y.T.	Judel Vrolijk	Vallicelli
CANTIERE	Bavaria	Jeanneau	Beneteau	Gib'Sea	Ocean Yachts	C. del Pardo	Comar
PREZZO	€ 208.500	€ 214.197	€ 298.620	€ 283.762	€ 373.700	€ 336.400	€ 381.000

Note: i prezzi si intendono IVA esclusa e franco cantiere. Per un confronto più ampio consultate la rubrica "Guida all'acquisto - Barche Nuove".